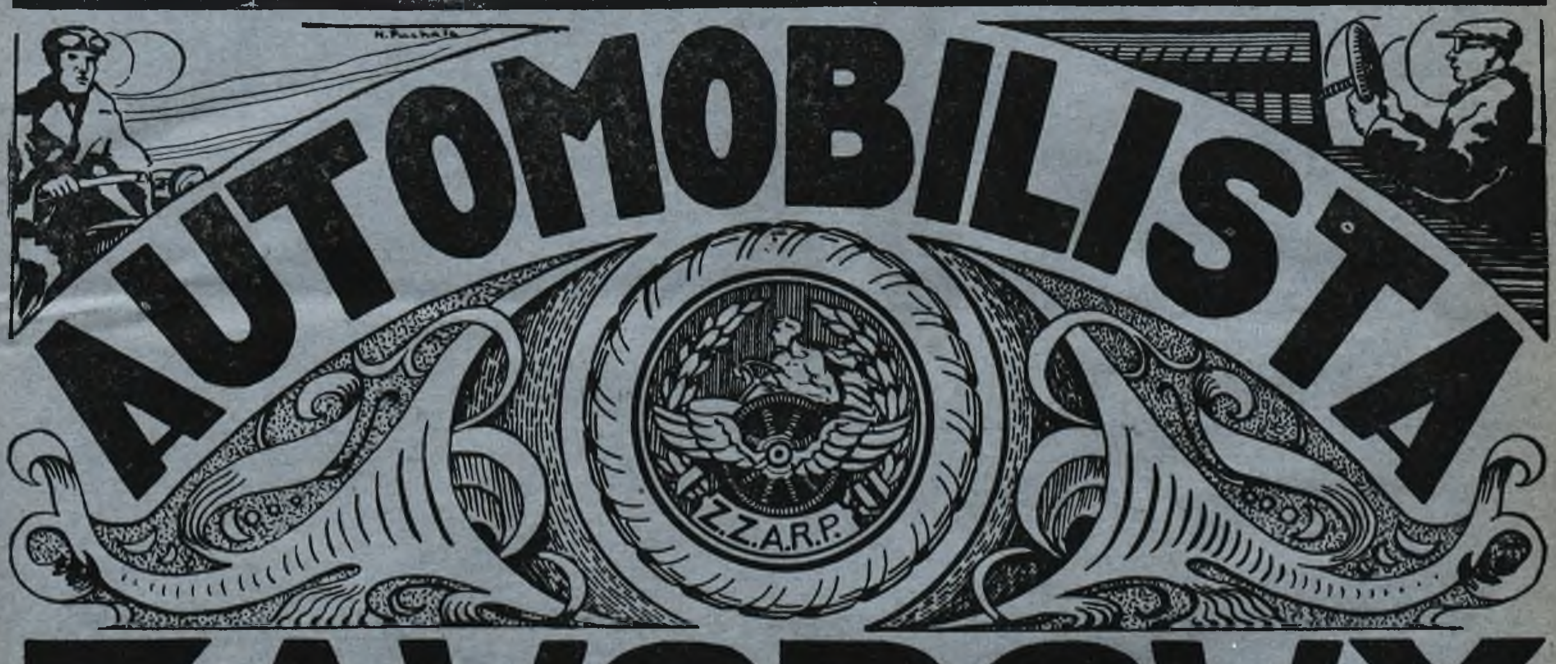
Jahrgang 1.
Juni 1929 Deutsche Ausgabe Nr. 6



ZAWODOWY

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P.
Geschäftsstelle u. Redaktion: KATOWICE, ul. Poprzeczna 14 II. — Telefon 1620



NR. 6 JUNI 1929 1. JAHRGANG

Automobilista Zawodowy

Deutsche Ausgabe

Haupt-Organ des Zw. Zaw. Automobilistów (Berufsverband der Automobilisten) in Polen
gewidmet Berufs-, Fach- und Wirtschaftsfragen der Berufsautomobilisten Konto: P. K. O. 303944
Geschäftsstelle u. Redaktion der deutschen Ausgabe KATOWICE, ul. Poprzeczna 14 — Tel. 1620
Geschäftsstelle der polnischen Ausgabe Kraków, ul. Czysta 5

Achtung! Wichtig für alle Kraftfahrer

Es ist allgemein bekannt, dass Oberschlesien der einzige Winkel von Europa, vielleicht sogar von allen Kulturstaaten ist, wo die Automobilgesetzgebung seit 20 Jahren nicht geändert wurde, trotzdem die Automobiltechnik in diesem Zeitraum direkt umwälzende Fortschritte gemacht hat. Die alte Gesetzgebung konnte diese Entwicklung nicht voraussehen und berücksichtigen, sodass heute in Poln.-Oberschlesien in der Automobilgesetzgebung Zustände, die man in einem Rechtsstaate nicht für möglich halten würde. In dem Zeitraum von 20 Jahren wurde das deutsche Automobilgesetz vom Jahre 1909 und 1910 verschiedene Male geändert. So z. B. während der Plebiszitzeit im Jahre 1921. Es wurde jedoch durch die damaligen Besatzungsbehörden nicht auf Oberschlesien ausgedehnt, da dieselben der Ansicht waren, dass nach der Uebergabe Oberschlesiens an Polen dieses ein grosses Interesse an einer einheitlichen Automobilgesetzgebung für ganz Polen haben würde. Dies ist jedoch nicht eingetroffen. Denn als im Jahre 1924 ein neues Auto mobilgesetz für ganz Polen herausgegeben wurde, ist dieses in Oberschlesien nicht eingeführt worden, obwohl dieses von den interessierten Seiten wie Kraftfahrer- und Automobilbesitzer-Verbände dringend gefordert wurde. Im Laufe der nächstfolgenden Jahre wurde wiederholt der Versuch unternommen, die Gesetzgebung zu vereinheitlichen. Der Hauptvorstand des Zw. Zaw. Automobilistów hat sich in dieser Angelegenheit wiederholt an das zuständige Ministerium gewandt. — Es wurde immer darauf hingewiesen, dass ein neues Gesetzprojekt in Bearbeitung wäre und dass dann dieses auch für Oberschlesien verbindlich sein sollte. Am 28. April 1928 ist nun dieses Gesetz endlich erschienen. Trotzdem ist es bis heute in Oberschlesien nicht eingeführt worden. Obwohl auch das neue Gesetz von einer idealen Regelung der Automobilfrage noch sehr weit entfernt ist, bringt es doch eine ganze Anzahl von Verbesserungen der alten Bestimmungen, vor allen Dingen soll durch die Einführung dieses Gesetzes die Einheitlichkeit dieser Gesetzgebung erzielt werden. Wenn von behördlicher Seite darauf hingewiesen wird, dass das neue Gesetz vorerst mit den anderen deutschen Gesetzen, die hier bei uns noch verbindlich sind, in Einklang gebracht werden muss. Diese Begründung kann nicht als stichhaltig angesehen werden, wenn man es sich überlegt, dass doch in den anderen ehemals preussischer Teilgebieten, wie Poznań usw. auch noch deutsche Gesetze verbindlich sind, und trotzdem die polnische Automobilgesetzgebung von Anfang an dort eingeführt wurde.

Mit dem Bestehen der alten Automobilgesetze sind speziell für den Berufskraftfahrer Misstände verbunden, für welche derselbe verantwortlich gemacht wird, ohne, dass er etwas dafür kann. So z. B., gibt es jetzt in der Wojewodschaft Schlesien eine Unmasse von verschiedenen Führerscheinen in denen sich sogar der Fachmann nicht auskennt. Da sind zuerst die von der deutschen Behörden vor der Uebergabe ausgestellten Führerscheine. Im teschener Schlesien, das auch zur Wojewodschaft gehört, gibt es alte österreichische sowie vom Bürgermeister bezw. Landrat ausgestellte Führerscheine. Daneben sogenannte Ergänzungsbescheinigungen, dass der betreffende Führerschein gültig ist usw. Gleich nach Uebergabe wurden von der Wojewodschaft in Katowice auch Führerscheine ausgestellt, und zwar zuerst nach den deutschen Vorschriften, die hier noch heute rechtsverbindlich sind, allerdings in polnischer Sprache. Später jedoch wurden die Führerscheine nach dem polnischen Gesetz, das hier in Oberschlesien niemals verbindlich war, und eine ganz andere Klasseneinteilung wie das deutsche Gesetz vorsah ausgestellt. Dieses Gesetz ist wie bereits vorher erwähnt wurde, im Anfang des Jahres 1928 in ganz Polen aufgehoben worden. Trotzdem werden durch die Wojewodschaft in Katowice weiter Führerscheine ausgestellt ohne jede gesetzliche Grundlage dazu zu haben. Auf Grund der vorherigen Ausführungen wird wohl jedem klar geworden sein, dass alle durch die Wojewodschaft in Katowice ausgestellten Führerscheine, bis auf die ersten nach dem hier verbindlichen Gesetz ausgestellten nicht gültig sind. Aehnlich ist es mit der Geschwindigkeitsgrenze von 15 km in geschlossenen Ortschaften. Wie viel Strafen wurden schon von den Kraftfahrern unschul-

diger Weise bezahlt. Das wäre jedoch nicht das Schlimmste. Gefährlich wird die Sache erst dann, wenn ein Strassenpassant in den Wagen hereinläuft, wobei derselbe angefahren wird, Die erste Frage ist und bleibt nachher bei Gericht. Wie schnell ist der Wagen gefahren. Wenn dann nachher durch Zeugenaussagen oder andere Beweise erwiesen ist, dass der betreffende Chauffeur schneller wie 15 km die Stunde gefahren ist, so wird er ohne weiteres für schuldig erklärt. So ein einziger Fall kann so manchen um seine Existenz und ins Gefängnis bringen.

Es sind noch eine ganze Menge Umstände, die wir wegen Raummangel nicht bringen können, welche für die Abschaffung der alten Vorschriften sprechen und daher ergeht an alle Berufschauffeure die Parole:

Ab 15. Juni 1929 fährt jeder Chauffeur bis auf Widerruf vorschriftsmässig, das h. auf keinen Fall über 15 Kilometer die Stunde durch geschlossene Ortschaften. An Stellen, wo sich der Verkehr konzentriert, ist besonders langsam zu fahren. An Kreuzungen und Strassenkurven hat man kein Fahrzeug, auch nicht ein Fuhrwerk zu überholen. Vor jeder Kreuzung, Strassenkurve sowie jedem einzelnen Hindernis ist Signal zu geben (vorschriftsmässig tieftönig). Jeder einzelne Kraftwagen, der Euch in der Stadt überholt, wenn Ihr in der Stadt 15 km fährt, ist von Euch wegen Schnellfahren unter Angabe der Zeit, der Nummer des Wagens sowie des Ortes zu melden.

Es wird dadurch wahrscheinlich eine Stockung des Verkehrs, besonders an den Hauptkreuzungspunkten stattfinden, an der wir jedoch auf keinen Fall schuld sein werden da wir doch uns nicht in die Gefahr begeben wollen dafür bestraft zu werden, dass wir zu schnell bezw. unvorschriftsmässig fahren.

Die Behörde muss ein Einsehen haben und das polnische Automobilgesetz schnellstens hier in der Wojewodschaft Schlesien einführen. Es ist angebracht, dass die Kollegen ihre Arbeitgeber aufklären, um was für Massnahmen es sich dabei handelt, und dass dieses auch in ihrem Interesse geschieht.

Darum Kollegen! Fährt vorschriftsmässig.

Der internationale Charakter der Kraftfahrbewegung in der Tschechoslowakei

(Von Kollege Jura, Sekretär des Verbandes der Kraftwagenführer in der Tschechoslowakei.)

Internationale Solidarität unter den Arbeitern ist eine der Hauptvoraussetzungen zu einem erfolgreichen Kampf der Gewerkschaften Vor allem gilt dies für die Berufskraftfahrer, eine noch junge, aufstrebende Berufsgruppe. Viele von ihnen haben als Privatchauffeure ein Dienstverhältnis eingegangen und gerade für sie ist es mehr als für andere Berufsangehörige, die massenweise in grossen Betrieben und Industrien arbeiten, notwendig, sich zur Durchsetzung ihrer Forderungen im eigenen Lande sowohl als international auf gewerkschaftlichem Boden zusammenzuschliessen. Der Berufskraftfahrer ist vielfach gezwungen, die Grenzen seines eigenen Landes zu überschreiten, seine Verantwortung ist gross und er bedarf, da für ihn besondere gesetzliche Vorschriften gelten, überall der Hilfe und des Schutzes seiner Berufsorganisation.

Die im Verband der tschechoslowakischen Kraftwagenführer organisierten Berufskraftfahrer erkannten sofort bei Gründung der Organisation im Jahre 1919, dass es für die Arbeiter notwendig ist, sich auch international einzustellen. Der Verband beschloss daher, zunächst dem dem I. G. B. angehöcrenden tschechoslowakischen Gewerkschaftsbund beizutreten, um gemeinsam mit den anderen Verbänden für die Verbesserung der Lebenslage der Arbeiter im allgemeinen und der Kraftwagenführer im besonderen zu kämpfen.

Nachdem wir mit dem Aufbau der Organisation begonnen und die grössten Schwierigkeiten hinter uns hatten, traten wir am 1. Januar 1926 in die I. T. F. ein. Im Juni 1927 entsandten wir auch einen Vertreter zu der 2. Internationalen Chauffeurkonferenz in Paris und haben so bei der Schaffung eines einheitlichen internationalen Programmes der Kraftwagenführer mitgewirkt.

Die tschechoslowakischen Kraftfahrer haben sich von der Wichtigkeit eines internationalen Zusammenschlusses in der I. T. F. am besten dann überzeugen können, als sie in ihrem Verbandsorgan auch über die Lohn- und Arbeitsbedingungen ihrer Kollegen in anderen Ländern unterrichtet wurden und sich diese zum Vorbild nehmen konnten.

Bei unserem, anlässlich unseres Kongresses am 2. und 3. März gefeierten 10-jährigen Verbandsjubiläum wurde die internationale Solidarität unter den Kraftwagenführern in begeisterender Weise bekundet.

Die Berufskraftfahrer der Tschechoslowakei wünschen von ganzem Herzen, dass die durch die I. T. F. geschaffenen internationalen Verbindungen der Chauffeure noch mehr gefestigt und ausgedehnt werden. Die in der I. T. F. vereinigten Organisationen haben sich bereits gegenseitig verpflichtet, den Mitgliedern, welche sich dienstlich ins Ausland begeben müssen, in Notfällen Hilfe und Schutz angedeihen zu lassen. Wegen unseres Berufes und zur Verwirklichung unseres internationalen Programms müssen die Kraftfahrer aller Länder sich in der I. T. F. die Hände reichen, um mit vereinten Kräften die Hebung und Besserung ihrer Lebenslage zu erkämpfen.

Karl Benz †

Am 4. April starb in Bad Ladenburg b. Mannheim der Schöpfer des Automobils, Dr. Ing. h. c. Karl Benz im Alter von 84 Jahren. Er wurde am 25. November 1844 als Sohn des Lokomotivführers Benz in Karlsruhe geboren. und hatte am dortigen Polytechnikum Maschinenbau studiert. Mit 27 Jahren errichtete er in Mannheim eine Werkstatt mit acht Arbeitern, in der er stationäre Gasmotoren baute. Als bald darauf sein grösseres Unternehmen die Benz u. Cie, Rheinische Gasmotorenfabrik, aufblühte, beschäftigte er sich auch mit dem Bau seines ersten dreirädrigen Automobils, das, mit einem Viertaktschnelläufer ausgestattet, 1885 die erste Fahrt in Mannheim ausführte. Benz ist nicht der Erfinder des Automobils, denn seit dem Mittelalter beschätigten sich schon die Menschen mit der Herstellung von Wagen mit eigener Antriebskraft. Aber er ist neben Gottfried Daimler und Wilhelm Maybach der Schöpfer des durch Verbrennungsmotor angetriebenen Kraftfahrzeugs, das sich heute die Welt erobert hat und eine gewaltige Automobilindustrie entstehen Ikiess. Den Werdegang von Karl Benz ersehen wir am besten aus seinem Buche „Erinnerungen eines Achtzehnjährigen", aus dem wir hier einige Sätze wiedergeben, die ein skizzenhaftes Bild dieses einfachen, aber bedeutungsvollen Mannes wiedergeben:

...„Pfaffenrod heisst das liebe Nest. Hier oben in diesem grünen Erdenwinkel regierten meine lieben Gross- und Urgrossväter als Bürgermeister ganze Generationen hindurch. Heute noch steht die Dorfschmiede, in der mein Grossvater sich die Sorgen vom Herzen herunterhämmerte.

Im April 1843 wurde die Eisenbahnstrecke Karlsruhe—Heidelberg eröffnet... Auf der Maschine steht einer, den die Wandersehnsucht einst hinausgeführt hat in das laute Leben der Stadt... Ich bin stolz auf ihn, wenn ich ihn auch nie gekannt habe; denn er ist mein Vater. Mit zwei Jahren bin ich vaterlos geworden. Aber ich hatte eine Mutter. Sie war die beste Mutter von der Welt.

... Was ich auch zeichnete und malte — zuletzt gabs immer eine Lokomotive, wo der Rauch herauskam. Meine Lieblingsfächer auf dem Gymnazjum waren immer Physik und Chemie.

Als Photograph und als Uhrmacher verdiente ich die ersten Groschen. Endlich durfte ich im 17. Lebensjahr das Gymnazium mit dem Polytechnikum in Karlsruhe vertauschen. Nach vier Jahren akademischen Studiums kamen die Wanderjahre. Noch $2^1/_2$ Jahre liess sich der Lokomotivschwärmer in praktischarbeitender Stellung festhalten. Meine Lieblingsidee war, die Lokomotive auf die Strasse zu stellen. Ich wollte sie aus ihrer Zwangsläufigkeit befreien. „Schienenlos", das war der Leitgedanke meines erfinderischen Tastens schon auf der Hoch-Tschule.

... Auf dem technischen Bureau in Mannheim konstruierte ich Krane, Wagen, Zentrifugen usw. Um diese Zeit bin ich schon pferdelos gefahren als Kunstreiter auf dem Knochenschüttler. Dieser Knochenschüttler hatte mit dem Fahrrad von heute allerdings nichts gemeinsam als die zwei Räder aus Holz, die durch eiserne Reifen zusammengehalten wurden.

... Zwei Dinge waren mir jetzt klar: erstens durfte mein Ideal nicht nur zwei Räder bekommen, zweitens musste die Menschenkraft ersetzt werden durch Maschinenkraft.

... Um auch im Brückenbau Erfahrungen zu sammeln, trat icht bei Gebr. Benckieser in Pforzheim ein. Hier lernte ich aber noch mehr kennen als den Brückenbau, hier begegnete mir mein Lebensglück...

... Neue Wege wollte ich suchen. So legte ich im Jahre 1871 den Grundstein zu einem eigenem Geschäft. Diese „Mechanische Werkstätte" bildet den Anfangs- und Ausgangspunkt einer industriellen Kurve ausgesprochenster Emporentwicklung.

... Klein und bescheiden fing das Geschäft an. Plötzlich aber stand der Pfadbinder vor uns: der Gasmotor. Ich war überzeugt, das der Gasmotor als Konkurrent neben die Dampfmaschine treten würde... Ich baute zunächst 1-PS-Zweitaktmotoren für Pumpen, bald auch 2- und 4-pferdige Motoren. Aus sechs Arbeitern wurden vierzig und mehr. Unter dem Namen „Mannheimer Gasmotorenfabrik" wird eine Aktiengesellschaft gegründet.

... Meine Geschäftsgenossen waren Realpolitiker. Als ichs ie für meine Idee zu gewinnen versuchte, bekam ich zur Antwort: „Vorerst keine Spielereien und Phantastereien."

... Ich trat aus der Gesellschaft aus und zog mich wieder nach meiner Werkstätte zurück. Nur ein Mensch hielt in diesen Tagen, wo es dem Untergang entgegenging, neben mir aus. Das war meine Frau. Nach sorgenschweren Tagen kam der Kaufmann M. Rose, ein alter Bekannter, zu mir und schlug mir vor, mit ihm ein neues Unternehmen zu gründen. Es hiess „Benz u. Co., Rheinische Gasmotorenfabrik, Mannheim". Wohl wurde von vornherein der Bau von Motorwagen in das Programm aufgenommen, aber auf der ersten Seite des Programms stand „Bau von Benzinmotoren als ortsfeste Kraftquelle". Dank des flotten Absatzes dauerte meine Geduldsprobe nicht lange. Schon nach einem Jahre kam meine Stunde.

Als ich an die Anfertigung der Holzmodelle ging, war das motorgetriebene Fahrzeug fix und fertig — auf dem Papier, in der Konstruktionsmappe. Aber so siegesgewiss entworten, so exakt berechnet, — nicht immer konnte das Theoretische in Ehren bestehen vor dem Forum des Praktischen. Aus dem Ueberdenken musste das praktische Ueberwinden werden. Zunächst musste der Motor viel leichter als der ortsfeste Gasmotor werden und mit höheren Umdrehungszahlen als dieser laufen. Das zweite Problem war das der Zündung. Schon in den aller-

ersten Wagen baute ich eine elektrische Zündung ein. Weitere Unterprobleme, die ich lösen musste, bildeten den Vergaser, der Kühler, die Kraftübertragung. Das Jahr 1884/85 wurde das Geburtsjahr des Motorwagens. Eines Tages stand das jüngste Kind der Technik im Fabrikhofe.

Durch das Andrehen des Schwungrades probierte ich, dem Kinde Leben einzuhauchen. Kaum zum Leben erwacht, suchte es sich knatternd und ratternd bemerkbar zu machen. Sofort nahm es der überglückliche Vater an die Hand, um die ersten „Gehversuche" mit ihm vorzunehmen. Manchmal wollte es nicht folgen oder gar anrennen gegen die Hofmauer. Es war gut, dass der Vater nicht nur der Erzieher, sondern auch der Arzt war. Operative Eingriffe mussten gemacht werden; dann durfte der Junge auf die Strasse.

Töff, töff, töff! Ein neuer Gruss einer neuen Zeit. Die Welt horcht auf! Die Menschen bleiben auf der Strasse stehen, staunen und schauen. Ein Wagen ohne Pferde, rennend und rollend? Wie ein Wunder pufft der Wagen entlang.

Auf einmal aber kommt das Verhängnis — die erste „Panne". Langsamer geht der Wagen, Regungslos bleibt er stehen. Der Lenker steigt ab, bastelt und flickt. Die Menschen sammeln sich an, lächeln und lachen. „Eine Spielerei, die nichts ist und nichts wird." meinen die einen. „Schade um den Mann", die Sachverständigeren. Und ein treuherziger Berliner gab mir den Rat: „Wenn ich einen solchen Stinkkasten hätte, würde ich zu Hause bleiben." —

Da war die Antwort der Oeffentlichkeit auf das stille Ringen und eiserne Schaffen von Jahrzehnten

... Mehr und mehr häuften sich die Fälle, wo auch die Rückfahrt in automobiler Weise erfolgte, das heisst ohne Mithilfe von schiebenden Menschen oder ziehenden Pferden mit Kühen. Aus 100 Meter Fahrstrecke war ein kilometer und mehr geworden. Ende des Jahres 1887 hielt ich die Zeit für gekommen, Patentschrift und Patentzeichen zu entwerfen und einzureichen. Dieses erste Patent auf einen fertiggestellten und brauchbaren Motorwagen zur Beförderung mehrerer Personen ist zum Geburtsschein des neuzeitlichen Motorwagens geworden.

Ein langes Leben war diesem grossen Erfindergenie beschieden. Der Mensch Karl Benz ist nicht mehr. Aber in allen Automobilfabriken der Welt arbeitet sein Geist, und in dem Automobilverkehr der Strasse ist „Benz" mit führend.

Kollegen, unterstützt die Firmen, welche uns unterstützen u. in unserer Zeitung inserieren

Eine wahre Geschichte

Noch vor dem Kriege wurde ein Chauffeur aus Beuthen von einem Richter wegen angeblichen Schnellfahren bestraft, wobei der Richter die Ansicht vertrat, dass ein Auto auf alles Rücksicht zu nehmen habe, als wie auf Pferde, Fussgänger und überhaupt alles, was sich auf der Strasse bewegt, und wenn ein Unfall passiert, dann ist eben daran immer das Auto schuld.

Es kam aber doch der Tag der Abrechnung. Der vorerwähnte Kollege stand mal als Dorschken-Chauffeur auf seinem Standplatz, Kommt nun der Richter angelaufen und will schnell von Beuthen nach Gleiwitz zu einer wichtigen Verhandlung fahren. Der Kollege nimmt den Fahrgast und fährt ganz vorschriftsmässig langsam und vorsichtig, 10 Klm die Stunde aus der Stadt heraus. Am Ende der Stadt lässt er den Wagen halten und sieht seine Bremsen sowie Steuerung an. Denn das Gesetz verlangt, dass der Chauffeur vor Antritt einer jeden Fahrt diese Organe besonders zu prüfen hat. Zum Prüfen der Steuerung soll man nach Ansicht verschiedener Richter die Vorderräder hoch heben. Der Richter im Wagen fragt verwundert nach der Ursache des Haltens und flucht als ihm der Chauffeur den Zweck erklärt. Da es nass war, musste noch mehrmals (vor jeder Ortschaft) angehalten werden, um die Nummerschilder sauber zu machen. Vor jedem ankommenden Pferdefuhrwerk blieb der Chauffeur stehen und schaltete den Motor aus, — denn man kann niemals wissen, was passiert. Jedenfalls kurz gesagt, die Fahrt auf dieser kurzen Strecke dauerte an die 3 Stunden. Der Kollege liess sich durch Fluchen und Schimpfen des Richters nicht einschüchtern und fuhr vorschriftsmässig. Als jedoch der Richter kurz vor dem Ziel zu auffällig wurde, notierte der Kollege sich die Namen von Zeugen und stellte gegen den Richter Strafantrag wegen Nötigung zum Uebertreten der bestehenden Vorschriften.

Der Richter soll, wie man sich erzählt in Zukunft vernünftiger geworden sein.

Es ist schade, dass man nicht alle derartigen Richter und andere Instanzen, die den Chauffeur schikanieren, auf diese Art belehren kann.

Es wäre jedoch schon viel geholfen, wenn alle Kollegen, die mit den Personen, die auf die Gesetzgebung oder die Ausführung der bestehenden Gesetze Einfluss haben, „vorschriftsmässig" fahren würden, um sie von den bestehenden Unmöglichkeiten zu überzeugen.

Der Taxameter

Zweck und Bedeutung des modernen Fahrpreisanzeigers

Von Zivilingenieur Joachim Fischer
(Luft und Kraftfahrt)

Die Autodroschke gewinnt immermehr an Bedeutung, nachdem es in den letzten Jahren durch Schaffung geeigneter Wagentypen und die Rationalisierung des Droschkenbetriebes gelungen ist, teilweise recht günstige Typen zu erzielen, so dass heute in einigen der europäischen Grossstädte die Autodroschke bereits einen Teil der Fahrgäste gewonnen hat, die bisher ausschliesslich die Massenverkehrsmittel benutzten. Ein Droschkenbetrieb kann nur dann wirtschaftlich arbeiten und die Differenzen zwischen Fahrgast und Wagenführer einerseits, Fahrer und Wagenbesitzer andererseits ausschalten, wenn unbedingt zuverlässig arbeitende Fahrpreisanzeiger verwendet werden, die eine ganz genaue Kontrolle des Wagenbetriebes ermöglichen. Wie wir noch sehen werden, sind in letzter Zeit auf dem Gebiet des Taxameters bedeutende Fortschritte gemacht, die die Organisation erleichtern und eine Kontrolle über die Tragbarkeit der einzelnen Tarife ermöglicht haben. Es soll nun im nachfolgenden versucht werden, ganz kurz auf die Konstruktion und die Haupteigenschaften der modernen Fahrpreisanzeiger hinzuweisen. Interessant sind hierzu zunächst einige Ausführungen, die von einer unserer bekanntesten Taxameterfabriken in der Zeitschrift „Uhrmacherkunst" gemacht wurden. Hier findet sich eine ganz eingehende Besprechung der Konstruktionsdetails, auf d. natürlich eingegangen nicht werden kann. Wir entnehmen darum der Abhandlung nur einige besonders wichtige und für jeden interessante Stellen.

Der Fahrpereisanzeiger hat im Droschkenbetrieb die gleiche Bedeutung, wie die Registrierkasse im Ladengeschäft. Er muss dem Fahrgast den zu entrichtenden Fahrpreis anzeigen und dem Wagenbesitzer eine möglichst genaue Nachprüfung der eingenommenen Geldbeträge und geleisteten Fahrstrecken ermöglichen. Hierzu erfolgt auf der Vorderseite (Schauseite) in deutlichen grossen Ziffern Anzeige der Kostenbeträge, getrennt nach Fahrpreis und Zuschlag — ausserdem unter Angabe der gefahrenen Taxe. Die Taxe hat den Zweck, bei dem Fahrpreis die Beanspruchung des Wagens und des Führers zu berücksichtigen, was in der Regel nach drei verschiedenen Taxen geschieht. So finden wir z. B. in Stuttgart folgendes Tarifmuster:

Taxe I:	500 Anfangsmeter	0,80 Mk
	weitere 250 m Einheitsstrecke	0,10 Mk
Taxe II:	400 Anfangsmeter	0,80 Mk
	weitere 200 m Einheitsstrecke	0,10 Mk
Taxe III:	300 Anfangsmeter	0,80 Mk
	weitere 150 m Einheitsstrecke	0,10 Mk

Wartezeit: Stunde 2 Mk, Zuschlageinheit 0,25 Mk

Vergleicht man die einzelnen Taxen des Tarifs miteinander, so erkennt man deutlich, dass die Abstufungen zwischen den Einheits- und den weiteren Meterstrecken stets im gleichen Verhältnis erfolgen. Damit ist die Hauptbedingung für die Festlegung irgendeines Tarifes gegeben. Es ist gleichgültig, wie gross und abgestuft die einzelnen Anfangsstrecken gewählt werden, man hat lediglich darauf zu achten, dass man auch die Einheitsstrecken im gleichen Verhältnis abgestuft werden, wobei wiederum die Wahl der Taxe I Einheitsstrecke beliebig erfolgen kann. Das Tarifbeispiel zeigt ferner, dass der Fahrpreis für den ersten Fahrkilometer stets höher ist als der für die weiter folgenden, weil die auszuführenden Fahrten für den Wagenhalter erst nach Zurücklegung einer grösseren Strecke mit dem eigentlichen Kilometerpreis rentabel werden. Sofort nach Einstellung der Fahne bei Fahrtbeginnn wird bei Taxe I der Betrag 0,80 angezeigt. Dieser Betrag erhöht sich nach 500 m um die Einheit 0,10 woraus man ersieht, dass der für eine bestimmte Strecke angesetzte Betrag im Voraus angezeigt wird.

Die Konstruktion wird nun dadurch erschwert, dass die Anzeige „Fahrpreis" nicht nur aus der Fahrstreckenregistrierung entsteht. Eine sinnreiche Verbindung zwischen Uhrwerk und Wegestreckenregistrierwerk bewirkt eine automatische Ergänzung der Fahr- und Wartezeitanzeige. Befindet sich der Wagen im Dienst — die Fahne auf Stellung Taxe I, II oder III — so tritt auch das Uhrwerk des Apparates in Tätigkeit. Bei normaler Fahrt des Wagens hat dies kein Einfluss auf die Anzeige. Sowie aber nur der kleinste Halt eintritt oder das Fahrtempo so gering ist, dass der dabei herauskommende Fahrpreis den Wartepreisanschlag unterschreitet, so tritt automatisch die Uhrwerkwartezeitanzeige in Funktion. In dem Beispiel würde dann der Apparat alle drei Minuten die Einheit 0,10 zuschlagen. — Nachdem wir zunächst kurz die Funktion und Bedeutung der Schauseite gezeigt haben, müssen wir nun zum weiteren Verständnis ein wenig auf die Konstruktion eingehen und damit vor allem auch die für den Wageneigner wichtige Rückseite oder Fahnenseite betrachten.

Die Konstruktion: Dass der moderne Taxameter bereits sehr klein, elegant und leicht ist, ist ein äusseres Zeichen für seine Vollkommenheit. Ehe

der Konstrukteur an diese Aeusserlichkeiten denken konnte, musste er den Fahrpreisapparat höchster Zuverlässigkeit schaffen, der bei genauer Aufzeichnung auch eine sehr schnelle Aenderung des Fahrpreisanzeigers ermöglicht, da ja in den einzelnen Städten die Tarife verschieden sind und bedauerlicherweise nicht selten auch am gleichen Ort plötzlich geändert werden. Der Apparat muss darum in einer guten Werkstatt sehr schnell geändert werden können. Dass zur Schaffung eines modernen Apparates, der allen Anforderungen entspricht, jahrelange mühselige Versuchsarbeit nötig war, braucht wohl nicht betont zu werden.

Wir sprachen vorhin bereits von der kombinierten Fahrpreis und Wartezeitanzeige. Sie besteht darin, dasseinmal die Wagenbewegung durch den Apparatenantrieb die Registrierung allein übernimmt das andere Mal ausschliesslich die Uhrwerkanzeige in Tätigkeit tritt. Anders ist es mit den Zuschlägen, die nicht automatisch, sondern nur von Hand eingeschalten werden können. Durch Drehung eines kleinen Knopfes auf der Rückseite des Apparates wird eine Einheit von 0,25 nach unserem Beispiel zugeschaltet. Diese Berechtigung des Zuschlages kann der Fahrgast jederzeit durch den behördlich gestempelten Tarif kontrollieren, der in der Droschke vorhanden sein muss.

Bei Beendigung der Fahrt wird die Fahne in die sogenannte Kassenstellung gebracht. Dadurch wird automatisch das Uhrwerk blockiert, so dass kein weiterer Zuschlag erfolgen kann. Wichtig ist es nun, dass durch die Konstruktion jetzt auch die Fahne blockiert ist und nur in die „Ausserdienststellung" (damit Nullstellung aller Beträge) gebracht werden kann. Dadurch wird es ausgeschlossen, dass z. B. ein Fahrer sofort wieder auf eine Taxe einstellt und damit die neuen Beträge — zum Schaden des Nächstgastes — auf die alten zuschlägt.

Es wurde schon am Anfang der Arbeit gesagt, dass die Fahrpreisuhr eine zweite grosse Bedeutung für den Wagenhalter hat. Während der Fahrgast durch den Taxameter eine übersichtliche zuverlässige Preisanzeige erhält kann der Wageneigner die erzielten Einnahmen und die dafür aufgewendeten Wagenleistungen genau verfolgen. Hierzu befinden sich in der Taxameterrückseite genaue Aufzeichnungen.

Zum Schluss sei noch erwähnt, dass der Taxameter mit einem Eintageuhrwerk ausgerüstet wird. Wichtig und bei den heutigen Konstruktionen selbverständlich ist es, dass der Apparat durch sorgfältigste Kapselung gegen Temperaturschwankungen und Feuchtigkeit unempfindlich ist. Vor allem ist auch die Lagerung und Aufhängung der einzelnen Teile so getroffen, dass das Werk auch bei starken Erschütterungen gleichmässig und zuverlässig arbeitet.

—♦—

Erinnerungen

des Kollegen Otto Maiks aus Kroł. Huta,

welcher im Oktober 1928 auf seine 25-jährige Chauffeurpraxis zurückblicken konnte.

Während meiner Lehrzeit in Katowice hatte ich Gelegenheit, viel in der Stadt herum zu kommen, und auch zu sehen.

Er war im Jahre 1900. Am Ringe in Katowice fand ich eines Tages eine grosse Menschenmenge. Da muss doch etwas zu sehen sein, dachte ich mir, und schob mich durch die Menge. Vor Danziger's Konditorei stand etwas, was es war, wusste ich damals nicht, es war weder Wagen noch Droschke. Endlich kam ein Herr, fing an dem Dinge an zu arbeiten, und auf einmal ging es los:. täf... täf... täf.... So mancher frug, was ist das? Endlich sagte der Herr, das ist ein Automobil." Also habe ich mir das erste Automobil angesehen, und dabei gedacht, auf so einer Droschke mit Gummiräder — möchte ich auch mal gerne fahren. In einer Zwischenzeit von 2½ Jahren, hatte ich keine Gelegenheit mehr ein zweites Auto zu sehen. Am 8. Oktober 1903 fing ich als Schlosser in einem Grossbetriebe an. Nach einigen Tagen frug mich der Betriebsleiter, ob ich nicht Lust hätte am Auto zu arbeiten. Ich sagte: „Natürlich, ich habe grosses Interesse dafür". Am nächsten Tage meldete ich mich beim Techniker N. Dieser war in der Autofabrik, im Fahren und Behandlung ausgebildet. — Nun bekam ich das Auto zu sehen, und es wurde mir auch vieles erklärt. Wir sollten gemeinsam eine Reperatur am Differenzial vornehmen. Es war ein 2-Zylinder N. A. G. - Wagen mit Abreisszündung, — schön gestrichen, 4 Sitze in Klubsesselform. An der Spritzwand waren eine Anzahl Kupferröhre und Gläser, (es sah wie eine Orgel aus); das war die Oeleinrichtung. Nun gingen wir daran, das Diferenzial auszubauen, welches geraume Zeit in Anspruch nahm. Der Herr Direktor liess sich auch sehen und sagt zum Techniker: zeichnen sie genau auf was ausgebaut wird, damit wir keine Schwierigkeiten beim Zusammenbauen haben. Nach einer Weile gingen Direktor und Techniker fort, und ich blieb allein zurück. Nun dachte ich, werde es versuchen weiter auseinander zu bauen, und hörte nicht eher auf, bis ich alles auseinander hatte. Viel zu sehen war ja nicht, denn alles war mit einer dicken braunen Schmiere überzogen. Endlich kam Herr N. und machte grosse Augen was ich angerichtet habe. Ich sagte ihm: „diese Schmiere war ja im Gehäuse, und die werde ich gleich mit Petroleum abwaschen. N. sah mir erstaunt zu und schüttelte mit dem Kopfe. Bald fand ich eine Schraube, welche in ein Zahnrad eingeklemmt war. N. sagte mir, dass es was geben wird, wenn der Direktor kommt, und die Zeichnung verlangen wird, die nicht gemacht wurde. weil N. weg war. Am Nachmittag kam der Direktor und frug, was wir gefunden haben und auch nach der Zeichnung. Die abgerissene Schraube konnte ich ihm zeigen, aber N. hatte keine Zeichnung gemacht. Nun ging ein kleines Gewitter los. Wir sollten beide unsere Sachen packen und gehen, solche Leute kann er nicht gebrauchen. Ich sah nun, dass es ernst war und ich es doch allein verbrochen hatte, so sagte ich zum Direktor, dass ich

die Schraube nun anfertigen und alles wieder zusammenbauen werde. Er wollte davon nichts wissen, und meinte: er müsste einen Monteur aus Berlin kommen lassen, was viel Geld kostet. Ich bat ihn, er möge mir zwei Tage Zeit lassen, dann wird das Awto in Ordnung gebracht. Endlich liess er mir meinen Willen, jedoch mit der Bedingung, dass ich die Papiere bekomme, wenn's nicht klappt. Nun ging es an die Arbeit, was auch keine Kleinigkeit war. Es wollte, und wollte nicht zusammen passen, aber nur Geduld, dachte ich mir, was da drinnen war, werde ich auch zusammen kriegen, und es ist mir auch tatsächlich gelungen. Gegen Abend des zweiten Tages war das Differenzial eingebaut. Am dritten Tage wurde der Motor in Betrieb gesetzt, (was aber nicht so schnell gehen wollte). Nun ging es zur Probefahrt, welche auch gut klappte. Nun wurde der Direktor gerufen, und fuhr nochmals mit dem Techniker Probe. Als sie zurück kamen, durfte ich mich auch ins Auto setzen und mit dem Techniker eine Fahrt machen. Zuerst erklärte er mir den Vorgang und Arbeitsweise des Wagens. Es war eine Stufenschaltung und in der Steuersäule angebracht. Das schwerste war das Einschalten des Rückwärtsganges. Dazu musste man zwei gute, gelenkige Hände und noch mehr Gefühl und Glück haben. Endlich hatte ich einen kleinen Begriff, und wir fuhren zum Tore hinaus nach Beuthen zu. Ich wusste nicht, wie mirs zu Mute war. Dieses Schaukeln und Schwingen, -- ich hatte grosse Mühe mich fest zu halten, dass ich nicht im Bogen hinausfliege, denn der Wagen war doch offen, und vom Sitz bis zur Spritzwand zirka 1 Meter Raum. So kamen wir bis zum Wasserturm auf der Beuthenerstrasse; auf einmal ging es nicht mehr. Also Haube auf, und nachsehen. — Nach einiger Zeit wurde es gefunden: die Stange von der Abreisszündung hatte zuviel Luft. Der Techniker hatte schon solche Plätchen auf Vorrat; da wurde je eins zwischen Stössel und Stange geschoben und der Fehler war behoben. Nun ging es im flotten Tempo bis Beuthen und wieder zurück. Es war ein furchtbares Tempo, denn wir hatten Mühe, (wenn der Wagen in Ordnung war), der Strassenbahn nachzukommen.

Das war meine erste Autofahrt.

Die Sicherung unbewachter Bahnübergänge

Die ganz ungeahnte Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs in Deutschland hat in letzter Zeit die Aufmerksamkeit aller massgebenden Stellen wieder auf eine unleugbar grosse Gefahrenquelle gelenkt, nämlich auf die Kreuzungen der Strassen und der Eisenbahnübergänge, besonders der nicht gesicherten Ueberwege. Im Monat September haben sich an den genannten Kreuzstellen zehn schwere Unfälle ereignet, und fast immer waren mehrere Personen verletzt oder sogar getötet worden. Durchaus nicht immer lag bei diesen Katastrophen die Schuld bei den Lenkern der Kraftfahrzeuge, sondern, wie einwandfrei nachgewiesen werden konnte, haben auch Beamte der Reichsbahn ihre Pflichten verabsäumt, indem sie die Schranken zu spät oder gar nichts chlossen. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft beschäftigt sich augenblicklich sehr ernsthaft mit der Frage, wie man die Unfallmöglichkeiten in Zukunft beseitigen kann oder wenigstens sie herabzumindern. Man hat durch die zuständigen Dezernenten im Ausland, die von anderen Bahnen getroffenen Sicherheitsmassnahmen prüfen lassen, so in Amerika, in der Schweiz und in Schweden. In Amerika ist man zum grossen Teil dazu übergegangen, an den fast überall unbewachten Bahnübergängen automatische Leuchtzeichen anzubringen, nachdem im verflossenen Jahre über 3500 Personen bei Zusammenstössen mit den Zügen getötet worden sind. Dieses System der automatischen Lichtsicherung hat jedoch technisch sich noch nicht so bewährt, dass man es in Deutschland ohne weiteres übernehmen könnte. Auch in Schweden, wo man dazu übergeht, an die Stelle von Schranken, Blinklichter zu setzen, befriedigen die Ergebnisse nicht, da dort ebenso wie in der Schweiz die Neuregelung des Warnungsdienstes die Zahl der Unfälle nicht wesentlich vermindert hat. Die Reichsbahn erwägt auch in Deutschland Blinkfeuer an den Uebergängen einzurichten, wenigstens will man zunächst Versuche machen. Allerdings sind die Kosten, die hier aufgewendet werden müssen, ganz enorm. Allein die Reichsbahn — die privaten Klein- und Nebenbahnen sind hier nicht berücksichtigt — hat in Deutschland rund 70000 Uebergänge über Strassen und Landstrassen Davon sind 40000 nicht durch Schranken gesichert. Die Blinkfeueranlagen, die man aufstellen müsste kosten rund 8—10000 Mark, so dass ein Schutz aller Uebergänge etwa 560 Millionen Mark Kosten erfordern würde, wenn man ganz vorsichtig rechnet. Diese Mittel wird die Reichsbahn wohl kaum aufbringen können, und die Polizeiverwaltungen, sowie die Wegbesitzer können wohl kaum nennenswerte Zuschüsse zu einem solchen Riesenwerk leisten. Man will sich zunächst darauf beschränken, die neuen Warnungsschilder aufzustellen, die entsprechend den internationalen Vereinbarungen in einem grossen Dreieck ein Gatter bei bewachten u. eine Lokomotive bei unbewachten Uebergängen zeigen. Die Anregung an den unbewachten Kreuzungen besondere reflektierende Warnungszeichen in grösseren Dimensionen aufzustellen, die vom Lichte der Scheinwerfer besonders des Abends auf grosse Entfernungen beleuchtet werden können, wird noch geprüft. Man steht bei der Reichsbahn diesem von mehreren Technikern gemachten Vorschlage nicht unsympatisch gegenüber, da er bei geringen Eigenkosten die Aufgabe, schnellfahrende Wagen zu warnen, durchaus erfüllen dürfte.

Nur der Zw. Zaw. Automobilistów drängt bei den zuständigen Instanzen darauf, dass die Automobilgesetze und Verordnungen den Bedürfnissen der Neuzeit und somit auch der Berufsfahrer entsprechen.

Verschiedenes

FOLGENDE KOLLEGEN

haben bisher für die Sammelliste für die Hinterbliebenen des verstorbenen Kollegen Zajusz Paweł gezeichnet.

1. Adamczyk Alojzy 5,— zł
2. Pogrzeba Alfred 2,50 zł
3. Węglorz Karol (Rybnik) 2,— zł
4. Kretschmer Karol 5,— zł
5. Kutz Teodor 2,— zł
6. Wróbel Ludwik 2,— zł
7. Stachuła Ludwik 3,— zł
8. Drozdek Ryszard 2.— zł
9. Wilk Jvzef 3,— zł
10. Kotyrba Augustyn 2,— zł
11. Zernik Konrad 2.— zł
12. Banaszczak Mikołaj 2,— zł
13. Gaida Karol 2,— zł
14. Skrzypietz Augustyn 2,— zł
15. Adamczyk Józef 1,— zł
16. Czok Stefan 2,— zł
17. Roszkosz Oskar 1,— zł
18. Mazur Paweł 1,— zł
19. Południak Jan 2,— zł
20. Gräfrath Jerzy 2,— zł
21. Gorecki Józef 2,— zł
22. Zawada Feliks 2,— zł
23. Klimsa Oswald 1,— zł
24. Pyka Paweł 2,— zł

Es ist zu hoffen, dass jeder Kollege nach Möglichkeit zeichnet. Die Liste liegt im Verbandsbüro aus. —

◆◆◆◆◆

Im Monat Juni haben folgende Kollegen Geburtstag, zu den wir herzlichst gratulieren:

2 — Kuźnik, 2 — Hanusek, 4 — Km. P., 4 — Jahnke, 5 — Selka, 6 — Pawlik, 7 — Mosler, 10 — Pilar, 12 — Morawiec, 15 — Krawczyk, 17. — Biela, 17 — Klose, 17 — Nowak W., 18 — Bohura, 24 — Garstecki, 29 — Kliszcz, 29 — Przystolik, 29 — Noga; 7 — Reimann, R., 12 — Przybyłowski W., 13 — Szczygieł, 16 — Bartuszek Fr., 18 — Galwas Z., 28 — Haase.

◆◆◆◆◆

Strassensperrungen.

Wie uns von amtlicher Seite mitgeteilt wird, sollen folgende Strassen gesperrt werden — bis Mitte Juni d. J.:

a) Chaussee Cieszyń—Bielsko auf der Strecke von Klm. 50,00 bis Klm. 49,00;

b) bis Ende Juli d. J. Chaussee Skoczów—Wisła—Kubalonka — auf der ganzen Strecke;

c) bis Oktober d. J. Chaussee Wisła—Kubalonka—Istebna—Koniaków.

d) Chaussee von Siemianowitz nach Königshütte ist der Teil von der Haltestelle Bittkow bis Chorzow für jeglichen Wagenverkehr gesperrt worden. Die Umfahrung erfolgt über Bittkow — Chorzow oder über Josefsdorf — Domb nach Königshütte.

Gesperrt ist ausserdem die Strasse Dziedzice—Goczałkowice—Pszczyna. Der Verkehr ist auf die Strasse Czechowice—Restwina—Jawiszowice—Góra—Pszczyna übergeleitet worden.

Aufgehobene Verkehrsperre.

Lubliniec. Die Befestigungsarbeiten auf der Sedanstrasse (ul. Grunewaldzka) sind nunmehr beendet und so ist diese Strasse seit gestern wieder für sämtlichen Wagenverkehr freigegeben worden. Die recht umständlichen Umgehungsfahrten werden somit nicht mehr notwendig.

Die „Fiat" - Vertretung

für Katowice hat nicht Herr Pollak übernommen — wie wir das letzte Mal irrtümlich geschrieben haben. Herr Pollak ist nur der Direktor der hiesigen Filiale derr General-Vertretung von Fiat Warszawa.

Eröffnung einer neuen Bezinstation der Spółdzielnia Automobilistów.

Die Spółdzielnia Automobilistów vergrössert von Tag zu Tag ihren Wirkungsbereich was nicht zuletzt dem zuzuschreiben ist, dass die Kundschaft reell bedient wird. So hat diese Genossenschaft ab 15. Mai d. J. die Benzinstation welche sich in Król. Huta am Ringe befindet übernommen. Daselbst wird Oel und Benzin erstklassiger Qualität verkauft. Die Kollegen werden gebeten die neue Tankstation entsprechend zu unterstützen.

Ueberfall auf einen Automobilisten.

Am 10. 5. d. h. fuhr in den Abendstunden ein Baumeister aus Katowice von Nowy Bieruń nach Pszczyna. Unterwegs stellten sich ihm 6 Mann quer über die Strasse und beim Vorbeifahren markierte einer, dass er angefahren wäre. Der betreffende Baumeister, der den Wagen selbst steuerte, betrachtete es als seine Pflicht stehen zu bleiben um den angeblich Verletzten zur Hilfe zu kommen. In dem Moment fielen alle den Verletzten miteinbegriffen über ihn her und schlugen ihn beinahe besinnungslos. Nachher musste er feststellen, dass ihm dabei die Aktentasche mit Lohngeldern sowie Bauplänen gestohlen wurde. Der Vorfall wurde der Polizei gemeldet und dieselbe stellte tatsächlich nach kurzer Zeit die Personalien der Betreffenden fest und es ist zu hoffen, dass diese Personen streng bestraft werden.

Einen ähnlichen Fall erlebte ein Chauffeur in Swiętochłowice. Derselbe hatte das Pech einen Menschen anzufahren. Ganz abgesehen von der Schuldfrage, dass der betreffende selber in den Wagen hineingelaufen ist, blieb der Chauffeur pflichtgemäss stehen um den Verletzten zu Hilfe zu kommen. Auch in diesem Falle wurde der Chauffeur schwer zugerichtet und es wurde ihm dabei sogar das Bein gebrochen.

Derartige Vorfälle sind nicht streng genug zu verurteilen. Vom Chauffeur wird unbedingt verlangt, und es geht auch nicht anders dass er dem Angefahrenen die nötige Hilfe leistet. Wenn aber derartige Vorkommnisse sich haufen, so wird man verstehen, warum so manches Mal ein Chauffeur zur Flucht greift, wenn er ähnliches zu befürchten hat.

Bahnbarriere als Verkehrshindernis.

In Mokry nicht weit von Mikołów führt die Bahnstrecke über eine Hauptverkehrsstrasse. Von Seiten der Automobilisten wurde bereits zu wiederholten Malen festgestellt, dass die dort befindliche Barriere heruntergelassen wird, ohne dass sich ein Zug in der Nähe befindet. Die Schranke wird erst

nach langen Hupen aufgemacht. Im Interesse des Verkehrs appellieren wir an die massgebenden Instanzen diesem Uebel abzuhelfen.

Wieder ein Opel Wagen.

Schon in der letzten Nummer unserer Zeitung waren wir gezwungen auf verschiedene Materialfähler dieses Fabrikats hinzuweisen. Auch dieses Mal haben wir wieder einen besonders krassen Fall zu verzeichnen. Der Kollege Gräfrath fuhr mit seinem erst wenige Monate alten Opel Personenwagen auf die Tour. Während der Fahrt brachen die Steuerschenkelbolzenmuttern ab und es ist nur einem glücklichen Zufall zuzuschreiben, dass ein grösseres Unglück nicht geschehen ist. So etwas dürfte doch bei einem soliden Fabrikat nicht vorkommen. Gerade die Steuerungsorgane müssen doch so stabil gebaut sein, dass ein Bruch derselben ausgeschlossen wäre.

Zündkerzen mit selbsttätiger Reinigung.

Die bei Automobilmotoren allgemein gebräuchlichen Zündkerzen haben den Nachteil, leicht zu verrussen, sobald ein wenig zuviel Schmieröl in den Zylinder hineingekommen ist. Sind die beiden Metallelektroden der Kerze, zwischen denen der Zündfunken überspringt, mit Russ bedeckt, dann erfolgt keine Zündung mehr; der Motor stoppt, und die Kerze muss in reitraubender Arbeit abmontiert und gereinigt werden. Um diesen Mangel abzuhelfen, hat ein schwedischer Mechaniker eine Zündkerzenkonstruktion erfunden, bei der sich die Kerze im Falle einer Verrussung automatisch reinigt. Dies wird dadurch erreicht, dass der innere Teil der Kerze, also der Isolierkörper, der die innere Elektrode enthält, länger ausgezogen ist als die Hülse. So wird zwischen beiden eine innere Kammer gebildet, die durch eine Oeffnung mit dem Verbrennungsraum des Zylinders in Verbindung steht. Wenn nun der Motor läuft, wird bei jeder Bewegung des Kolbens Gas in diese Kammer hineingepresst und wieder herausgesogen, wobei alle etwa vorhandenen Russteilchen mit fortgerissen werund arbeitet völlig verlässlich, wieviel Schmieröl auch immer dem Motor zugeführt werden mag; bei ihrer Verwendung wird eine der häufigsten Ursachen von Pannen vermieden und die Betriebssicherheit des Wagens dadurch beträchtlich erhöht.

Wie man Automobilreifen auf Tropenfähigkeit prüft.

Mitten im rauchgeschwärzten englischen Industriegebiet wird augenblicklich künstlich tropischer Sonnenschein erzeugt, um die Einwirkungen starker Sonnenstrahlen auf Automobilreifen zu erproben, die für den Gebrauch in tropischem Klima bestimmt sind. Diese Neuerung wurde von den Laboratorien des Fort Dunlop durchgeführt, wo eingehende Untersuchungen angestellt werden, um die für fast alle Gebiete der ziwilisierten Erde bestimmten Gummiqualitäten auf ihre Eignung zu prüfen.

„Widerstandsfähigkeit gegen Sonnenstrahlen", so äusserte sich einer der dort beschäftigten Chemiker kürzlich in einem Interview, „ist ein wichtiges Merkmal der heutigen Automobilreifen, und mit Hilfe ultravioletter Strahlen sind wir nunmehr in der Lage, in wenigen Stunden dieselben Wirkungen zu erzielen, als ob die betreffenden Reifen viele Monate lang starkem Sonnenlicht ausgesetzt würden. — Auf diese Weise können wir die Widerstandsfähigkeit der verschiedenen Gummizusammensetzungen gegen Sonnenstrahlen feststellen und so vorausbestimmen, wie sich das fertige Fabrikat in tropischen Ländern bewähren wird."

Der Sieg des Kraftfahrzeuges in Wien ist ein vollkommener, denn von den populären früheren nummerierten Fiakern, der Spezialität Wien sin der guten,a lten Zeit, verkehren im Ganzen nur noch 7, während die Zahl der Einspännerdroschken sogar auf 3 gesunken ist. Viel hat dazu das jetzige moderne Eisenbahnsystem beigetragen. Weiteres sollen in den frequentiertesten Straßen Hauptverkehrsstrassen für Fuhrwerksverkehr gesperrt werden. — Wirklich bedeutend ist das Anwachsen der Motorfahrzeuge, denn es verkehren jetzt in Wien 8028 Privatkraftwagen, 2870 Taxis, 6356 Lastwagen, 100 Elektromobile und verhältnismässig viele Motorräder, 14.108, was gegen 1925 eine Verdoppelung der Zahl der Kraftfahrzeuge bedeutet. Interessant ist auch die Tatsache, dass es in Wien 10 Frauen mit Führerlizenzen gibt. A. E.

Ein Luftschiff mit innenliegenden Motoren — und Fahrgasträumen

Bei einer Luftfahrtagung im Dezember v. J. berichtete Dr. Ing. Arnstein über das zurzeit im Bau befindliche Starrluftschiff von 184.000 Kubikmeter Inhalt der Goodyar-Gesellschaft in Akron, Ohio. Das Luftschiff soll bei einem Leergewicht von 95 Tonnen mit Heliumfüllung eine Nutzlast von 88 Tonnen aufnehmen können. Die Verwendung von Helium als Füllgas ermöglicht es, die Motorengondeln in das Innere des Schiffskörpers zu verlegen und sie dadurch besser zugänglich zu machen, sowie den Luftwiderstand des Schiffes zu verringern. Die Schrauben werden über Kupplungen und Kegelradwellen angetrieben und lassen sich um 90 Grad verstellen, was das Landen erleichtern soll. In Gegenstrom-Auspuffgas-Kühlern wird Luft erwärmt, welche zum Heizen des Schiffes dient. Auch die Fahrgasträume wurden in das Innere des Schiffskörpers verlegt.

Geschwindigkeitssteigerungen

Im Jahre 1894 ergab das erste Automobilrennen in Paris eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 12 Kilometern. Heute, 34 Jahre später, fahren Autorennfahrer mit mehr als 300 Kilometern Geschwindigkeit. Die Geschwindigkeit der Autos hat sich also in drei Jahrzehnten um das dreissigfache erhöht. — 1913 fand in Monaco das ersteFlugzeugwettrennen um den Schneiderpokal statt. Der französische Pilot Prevost erreichte mit seinem 160 PS Motor eine Höchstgeschwindigkeit von 73 Kilometern in der Stunde. Heute erreichen Flugzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 500 Kilometern. (Bei den Schneiderpokalrennen im September v. Js. 453, der italienische Major Bernardi 500, der amerikanische Marineleutnant Alberts Williams 519, die

neuen englischen Glosser-Napir-Doppeldecker 550 km). In eineinhalb Jahrzehnten hat sich die Fluggeschwindigkeit also fast verdreifacht. Zum Vergleiche dienen folgende Ziffern: Die Erde hat eine Umdrehungsgeschwindigkeit von 1620 Kilometern in der Stunde, der Schall legt 1188 Kilometer in der Stunde zurück. Die Kruppschen Feldkanonen L/30 geben dem Geschoss eine Mündungsgeschwindigkeit von 500 m in der Sekunde, was gleichkommt 1800 Kilometer in der Stunde. Der menschliche Körper der sich ja mit der Erde ganz unbewusstmit 1620 Kilometergeschwindigkeit fortbewegt, würde auch im Auto oder Flugzeug Geschwindigkeiten von 1000 Kilometern und mehr vertragen unter der Voraussetzung, dass die Geschwindigkeit ganz allmählich gesteigert wird. Eine andere Frage ist, ob solcher Geschwindigkeitsrekord einen vernünftigen Zweck hat. Die Frage wird von Vernünftigen wohl zu verneinen sein.

Amerikanisches Kraftfahrwesen

Im Jahre 1927 gab es in Amerika ca 23 Millionen Kraftwagen, deren Zahl im folgenden Jahre sogar auf 24 Mill. stieg. Es entfällt also auf 4 Einwohner 1 Automobil. In Los Angelos selbst betrug die Zahl 1 Million, was bei einer Einwohnerzahl von 1 einhalb Millionen Einwohnerzahl geradezu märchenhaft klingt. Die siebenfache Millionenstadt New York weist eine Zahl von 800.000 Wagen auf. Ungeheuer ist auch der Verbrauch an Brennstoffen, welcher im Jahre 1927 einen Rekordverbrauch von 11 Milliarden Gallonen (1 Gallone entspricht 5.75 l)) ausmachte. Doch ist der Benzinpreis ziemlich niedrig 18—23 Cents, wobei grösstenteils noch die Strassensteuer inbegriffen ist. Sehr vorteilhaft können Lastkraftwagen verwendet werden,ob nun für die Landwirtschaft, im Handel usw. da ungefähr 1 Stunde per Auto 3—4 Stunden per Wagen entspricht. Nur bei einer solchen Absatzmöglichkeit ist es verständlich, dass selbst ein solches Riesenunternehmen wie die Fordwerke bei einer solchen Nachfrage nicht mitkommen können denn trotz der,gegen Ende des vorigen Jahres täglich erzeugten 6000 Stück war die Nachfrage um 4—5 tausend Stück grösser. Der Kaufpreis amerikanischer Kraftwagen ist allerdings sehr verschieden, da es Luxuswagen gibt, welche nach unserer Währung einige Hunderttausende kosten. Bemerkenswert ist es jedoch, dass 55—65 Prozent aller Wagen auf Teilzahlungen verkauft werden. Eine wirkliche Erleichterung schuf der Kraftwagen im Schulunterricht, da er es ermöglichte die Schulkinder gemeinsam aus noch so sehr entfernten Gegenden zur Schule zu bringen. Da die Beförderung mittels Autobussen um ein bedeutendes ca 25 Prozent billiger ist als die Beförderung per Eisenbahn wird der Autobus zu den mannigfaltigsten Zwecken benutzt. So bei der Post an Stelle elektrischer und Lokalbahnen zur Turistenbeförderung usw. Sehr beliebt ist das Weekend, mittels Auto, welches als schnellstes Beförderungsmittel es dem arbeitenden Grossstadtmenschen ermöglicht ausserordentlich schnell ins Freie und in die Natur zu gelangen, wo er dann Erfrischung und Erholung sucht. Offene Wagen sind in den Vereinigten Staaten nicht sehr beliebt wovon die überwiegende, fast 90 prozentige Wehrheit geschlossener Wagen zeugt. Dass bei einer solchen Anzahl von Fahrzeugen kein Tag ohne Unfälle vergeht ist selbstredend und die amerikanische Strassen- und Verkehrspolizei hat alle Hände voll zu tun, obwohl sie entsprechend ausgebildet und geschult ist.

A. E.

Heldentat eines Chauffeurs.

Die Tageszeitungen der ganzen Welt brachten unlängst die Nachricht dass in New York beim Brand eines grossen Spitals an die 200 Menschen umgekommen sind. Der Tod fand nicht infolge Verbrennung der Betreffenden statt, sondern durch Einatmen von bisher noch nicht festgestellten giftigen Gasen — welches ich beim Brande des Laboratoriums dieses Spitals entwickelt haben. Gleichzeitig wird dabei berichtet, dass sich bei den äusserst gefährlichen Rettungsarbeiten insbesondere ein des Weges kommender Chauffeur hervorgetan hätte. Derselbe drang mit einer Gasmaske versehen, die er von der zu Hilfe geeilten Feuerwehr erhalten hatte, in das brennende Gebäude ein und rettete unter Einsetzung seines Lebens allein über 20 Personen. Die Rettungsarbeiten gab er erst dann auf, als er selber infolge Einatmens der vorerwähnten Gase zusammengebrochen ist. Jetzt befindet er sich ebenfalls im Lazarett, wo er trotz der Gasmaske mit dem Leben zu kämpfen hat.

Autoausflug eines Fünfjährigen.

Er fährt 166 Kilometer „aus Versehen".

In Halle kletterte in kindlichem Spiel ein fünfjähriger Junge in eine Limousine, die auf der Strasse hielt, um sich vor seinem Kameraden zu verstecken. Dabei schlief er ein. Der Chauffeur des Wagens fuhr los, ohne den kleinen Kerl zu bemerken. In Wittenberg klopfte es plötzlich an die Scheibe und es erhob sich ein grosses Geschrei. Der Kleine war erwacht. Der Chauffeur hatte jedoch ein Einsehen, lenkte sofort um und brachte den Jungen die 83 Kilometer lange Strecke zurück.

Ein wirkungsvolles Bewerbungsschreiben

In einer Mühlheimer Zeitung war am 10. April von einem Doktor med. folgendes vielsagende Inserat eingesetzt:

> Sichere Autofahrerin, die vormittags Hausarbeit verrichten muss, sofort gesucht. Zu erfragen in der Geschäftsstelle d. Zeitung.

Der Appell an die vormittags Hausarbeit verrichtende Autofahrerin geschah nicht umsonst. Schon am anderen Tage traf bei dem Suchenden folgendes Bewerbungsschreiben ein, das auf guten Humor gestimmt war.

„Unter höflicher Bezugnahme auf ihr Inserat gestatte ich mir ergestenst, mich um die vakante Stelle bei Ihnen zu bewerben.

Ich bin Besitzerin von Führerschein 3 b schon seit 3 Jahren und habe auch bereits verschiedene Rennen mit Erfolg mitgemacht. Weiter bin ich eingeschriebenes Mitglied des Allgemeinen Deutschen Automobilklubs. Auch habe ich die Meisterprüfung in Autoreparaturen abgelegt, so dass ich alle vorkommenden Reparaturen selbst ausführen kann.

Für den Fall, dass ihr grosszügiges Unternehmen sich in der nächsten Zeit auf den Flugverkehr einstellen sollte, bin ich natürlich gern bereit, ein Examen im Flugdienst abzulegen, was mir bei meinen Vorkenntnissen als Automobilistin sicher nicht schwer fallen dürfte.

Als Gutsbesitzertochter in Fulerum verstehe ich auch mit allen Haustieren — mit Gross- und Kleinvieh — gewandt umzugehen, falls hierauf Wert gelegt werden sollte. Perfekte Melkerin und Gemüsegärtnerin!

Ich bin nicht nur firm in allen Hausarbeiten, einschliesslich Staubsauger, sondern auch tüchtig im Kochen von Schniedeskurasch, ingemak Sielmis, Aedäppelsupp, Schnibgestuvte Kappes mit Bickspeck Jan im Sack, Nudele mit Quetschen, dicke Bu-ane mit Speck und Schlotbu-ane mit Surbroden; ferner habe ich auch mein Hebammenexamen gemacht und kann weiter als Kindergärtnerin, Krankenpflegerin und Reisende in Damenwäsche Ihnen und Ihrer geschätzten Familie zweifellos grosse Dienste erweisen.

Nicht unerwähnt möchte ich lassen, dass ich mich auch auf einfache und doppelte Buchführung verstehe, ferner Einheitsstenografie, Schreibmaschine in Zehnfingersatz usw. Falls in Ihrem Büro Säuglingspflege notwendig wäre, bin ich auch auf diesem Gebiet bewandert.

Sprachkenntnisse sind selbverständlich Ia vorhanden. Auch politisch habe ich einige Erfahrung da ich als Parteisekretärin tätig war.

Wäscheversorgung, perfektes Schneidern, Frisieren, Ondulieren und Servieren setzen Sie sowohl als auch ich jedenfalls als selbstverständlich voraus.

Ich reflektiere hinsichtlich der Gehaltsfrage auf ein Taschengeld von monatlich 20 Mk., da Sie mir doch sicher noch Gelegenheit zur Ausbildung in weiteren Sparten von Büro, Haushalt, Sport usw. geben werden. Da ich sehr musikalisch bin, könnte ich mich auch in der Städtischen Chorvereinigung nützlich machen, zum mindesten aber als Billeteuse an der Kasse der Stadthalle oder als Harfenvirtuosin im Schedelschen Philharmonischen Orchester. k

Ich werde mich stets Ihres Vertrauens würdig zeigen und zeichne in der Erwartung Ihres treuen lichen Antwortschreibens ....“

Aus dem Auslande

DEUTSCHLAND.

Zu Fuss gehende Führer, ausländischer Führerschein und Bereifung der Elektrokarren regelt in Deutschland eine Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 27. April 1929 als Abänderung der genannten Verordnung vom 13. Juli 1928.

1. Im § 2 Abs. 4 wird hinter „übersteigt“ eingefügt: „und solche Kraftfahrzeuge, die von einem zu Fuss gehenden Führer gelenkt werden und auf ebener Bahn eine Geschwindigkeit von 6 Kilometer in der Stunde nicht übersteigen können.“
2. Die Anlage zu § 14 Abs. 4 (Anweisung über Prüfung der Führer von Kraftfahrzeugen) wird am Schlusse durch folgende Ziffer IX ergänzt „IX. Personen, die einen über ein Jahr alten ausländischen Führerschein besitzen und die Erteilung der deutschen Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen beantragen, kann diese Erlaubnis für die Betriebsart und Klasse von Kraftfahrzeugen, für die der ausländische Führerschein gilt, unter Verzicht auf Vorlage der in Ziffer II Abs. 1, Nr. 1, 2 und 4 vorgeschriebenen Bescheinigungen erteilt werden, sofern diese Personen eine durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder einen Polizeibeamten vorzunehmende, auf die Kenntnis der wichtigsten deutschen Verkehrsvorschriften beschränkte mündliche Prüfung bestehen und an ihrer Geeignetheit im übrigen keine Zweifel bestehen. In dringlichen Fällen kann von einer vorherigen Anfrage bei der Sammelstelle für Nachrichten über Führer von Kraftfahrzeugen abgesehen oder diese Anfrage telegraphisch gestellt werden.“
3. § 36a wird durch folgenden Abs 3 ergänzt: „(3) Für Elektrokarren, deren betriebsfertiges Eigengewicht 1,75 Tonnen nicht übersteigt, ist auf Antrag des Eigentümers die Benutzung hochelastischer Vollgummireifen an Stelle von Luftreifen zu genehmigen, sofern der Elektrokarren auf nicht öffentlichen Wegen benutzt werden soll. Ueber den Antrag entscheidet die höhere Verwaltungsbehörde. Die Genehmigung ist unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs zu erteilen und in die Zulassungsbescheinigung einzutragen.“ RGBl. I. T. Nr. 17, v. 3. 5. 29.

Gerichtliches

Auszahlung von Ueberstunden.

Am 25. Mai d. J. fand vor dem Kattowitzer Gewerbegericht eine Verhandlung gegen die Giesche-Spółka Akc. statt. Dieselbe hatte durch die Vermittlung des Verbandes der Kollege Lippok, — der dort beschäftigt war, verklagt. Der Kollege wurde nach der Gruppe C der Facharbeiter bezahlt, obwohl ihm laut Tarif eine Bezahlung nach Gruppe A zustand, — was einen Unterschied von cirka 2 Złoty pro Schicht ausmacht. Der Vertreter der Giesche-Spółka Akc. sah die Aussichtslosigkeit seiner Verteidigung ein und erklärte sich nach längerem Verhandeln bereit, an den Kollegen L. einen Betrag von 250 Złoty auszuzahlen. — Die Zahlung hat innerhalb 8 Tagen zu erfolgen und ist unwiderruflich. Den Kläger vertrat Kollege Adamczyk.

Entschädigung für Kündigungszeit.

Die Firma Brzoza in Król. Huta beschäftigte den Kollegen Kowollig als Chauffeur. Anfang April d. J. wurde er unter Angabe von nichtigen Gründen entlassen. Bei der am 24. Mai d. J. vor dem Gewerbegericht in Król. Huta stattgefundenen Verhandlung wurde der Beklagte verpflichtet an den Kollegen K. innerhalb drei Tagen den Betrag von 135 Złoty als Entschädigung auszuzahlen. — Ein Widerruf ist in diesem Falle nicht möglich. — Den Kollegen Z. vertrat Sekr. Adamczyk.

Rückständige Lohngelder.

Am 2. Mai d. Js. wurde die Firma Słomiński i Klos aus Katowice zur Zahlung von 520 Złoty rückständigen Lohngeldern verurteilt. Bei erwähnter Firma war der Kollege Krz. als Chauffeur beschäftigt. Die beiden Besitzer der Firma bekamen mit der Zeit Streit und einer verlangte von dem anderen, dass er den Chauffeur bezahlen soll. Der Kollege konnte natürlich nicht so lange warten bis

sich die beiden geeinigt haben und wird, da das Urteil inzwischen rechtskräftig geworden ist, durch den Gerichtsvollzieher sein Geld von den beiden Vorgenannten eintreiben lassen müssen. Vertreter des Klägers war Kollege Adamczyk.

Grundlose Entlassung.

Die Firma Noczyński hat den dort beschäftigten Kollegen Chwastek ohne Angabe von Gründen entlassen. Bei der daraus hervorgehenden Gerichtsverhandlung brachte der Besitzer der Firma die verschiedensten Gründe vor, welche eine Entlassung angeblich rechtfertigen sollten. Er konnte jedoch nicht verhindern, dass er sich verpflichten musste, an den Kollegen innerhalb von 3 Tagen einen Betrag von 100 Złoty auszuzahlen, was auch geschehen ist. — Vertreter: Kollege Adamczyk.

Angefahrener Radfahrer.

Vor dem Sąd Okr. in Rybnik hatte sich der Kollege Gr. am 9. Mai d. J. zu verantworten, weil er mit seinem Lastwagen einen Radfahrer angefahren hatte. In der I. Instanz wurde der betreffende Kollege zu einer empfindlichen Geldstrafe verurteilt. Ein Rechtsanwalt stand ihm damals nicht zu, weil er mit seinen Beiträgen im Verband nicht in Ordnung war. Da er inzwischen seine Zahlungsverbindlichkeiten dem Verband gegenüber geregelt hatte, wurde ihm zur II. Instanz vom Verband ein Rechtsanwalt gestellt, obwohl auch dieses, streng genommen, nicht vom Verband gemacht zu werden brauchte, da er rückständig gewesen ist. — Nach eingehender Verhandlung erfolgte Freispruch.

Anfahren eines Polizisten.

Im Anfang dieses Jahres fuhr der Kollege St. die ulica 3-go Maja in Katowice entlang. Mitten der Strasse patrollierte ein Polizeiposten. Beim Vorbeifahren wurde derselbe von seinem Wagen gestreift und war deshalb längere Zeit dienstunfähig. Natürlich wurde gegen den Kollegen Anzeige erstattet und es war vorauszusehen, dass der ihm vom Verbande gestellte Verteidiger keinen leichten Stand haben werde. Es gelang ihm jedoch trotz allem für den Kollegen einen Freispruch zu erzielen.

Wie hätte auch in diesem Falle der Kollege ohne geschulten Rechtsbeistand ausgesehen?

Anfahren eines Radfahrers.

Im Herbst vorigen Jahres fuhr dem Kollegen Stryj ein Radfahrer auf der ulica Gliwicka in Katowice in seinen Wagen hinein. Da der Radfahrer verletzt wurde, kam die Sache vor dem Staatsanwalt. Da das Gericht bei der daraus entstehenden Verhandlung zu keinem klaren Bild kommen konnte, wurde sogar ein Lokaltermin abgehalten. Da der vom Verband gestellte Rechtsanwalt bei der darauf stattfindenden Verhandlung das Gericht von der Unschuld des Kollegen überzeugen konnte, — wurde derselbe freigesprochen. Hätte der Kollege nicht entsprechenden Schutz gehabt, und hätte die Sache verloren, müsste er ausser den enormen Prozesskosten eine sehr hohe Entschädigungssumme an den Verletzten auszahlen, was er vielleicht sein Leben lang gespürt hätte.

◆◆❖◆◆

Achtung Kraftfahrer!

Wir haben festgestellt, dass noch eine grosse Anzahl von Kollegen das Benzin und Oel nicht von unserer Tankstation bezieht, obwohl dieselben dazu die Möglichkeit haben. Da ein Teil vom Verdienst in die Unterstützungskasse des Verbandes geht, ist Pflicht eines jeden Kollegen dieses Unternehmen zu unterstützen.

Die Tankstelle befindet sich auf der ul. Starowiejska 3, (Alte Dorfstrasse) bei der Fiat-Vertretung.

Der Vorstand des Z. Z. A.

Verbands-Nachrichten

Verzeichnis der Ortsgruppen des Zw. Zawodowy Automobilistów.

1. Warszawa, ul. Długa 19 999
2. Poznań, ul. Dąbrowskiego 42
3. Kraków, plac Matejki 4
4. Katowice, ul. Poprzeczna 14
5. Król. Huta, Jan Cmok, Straż Pożarna, Bytomska
6. Bielsko, Jan Surówka, ul. Haulcnowska 47
7. Tarn. Góry, Karol Schroth, ul. Krakowska 15
8. Rybnik, Karol Węglorz, ul. Piaskowa 51
9. Cieszyn, Rudolf Zając, ul. Przykopa 34
10. Sosnowiec, Pietrzak Leon, ul. Kołłontaja 11
11. Żywiec, W. Gregorczyk, Papiernia
12. Łódź, ul. Narutowicza 50
13. Lwów, ul. Cicha 7
14. Wilno, ul. Jagiellońska 3—25
15. Białystok, N. Slepowronski, Zółtkowska szasa 17
16. Lublin, ul. Bernardyńska 28
17. Częstochowa, ul. Kościuszki 62
18. Piotrków, ul. Legjonów 4
19. Włocławek, ul. Kościuszki 6
20. Kielce, ul. Orla 4
21. Kalisz, Józef Maciejewski, ul. Piaskorzewie 17
22. Rzeszów, Ozóg Jan, w Głogowie
23. Drohobycz....
24. Łuck, Józef Łacisz, Kurja Biskupia
25. Równe Wołyńskie, ul. Szpitalna 8
26. Tarnów, Roman Minor, Młyny Szancera

Sekretarjaty Okręgowe

1. Katowice, ul. Poprzeczna 14, czynny codziennie od 8—4
2. Kraków, plac Matejki 4
3. Lwów, ul. Cicha 7

Sekretarjat Zarządu Głównego

Warszawa, ulica Długa 19.

Wenn Du willst, dass Deine Rechte gewahrt werden, muss Du Mitglied des Zw. Zaw. Automobilistów sein.

Tarif-Verhandlungen.

Die Tarif-Kommission hat ihre Vorarbeiten betreffend Ausarbeitung eines Tarifs für die Chauffeure nahezu abgeschlossen, und in den nächsten Tagen sollen an die Arbeitgeber Einladungen zu Lohn-Verhandlungen verschickt werden. Da die Durchführung dieser Arbeiten sehr viel Geld kostet (Porto für eingeschriebene Briefe sowie Druck der Einladungen zu den Verhandlungen und Tarifentwürfe) haben die Kattowitzer Kollegen bei der letzten Monatsversammlung einstimmig beschlossen, für diesen Zweck einen einmaligen Extrabeitrag in Höhe von 3 Złoty zu entrichten.

*

Ortsgruppe Katowice.

Auf der am 2. April d. J. stattgefundenen Sitzung dieser Ortsgruppe wurde von den Versammelten einstimmig der Beschlusss gefasst, im Monat Juni d. J. ein „vorschriftsmässiges“ Fahren durch die Ortschaften zu veranstalten. Die näheren Einzelheiten darüber sind im ersten Artikel dieser Nummer veröffentlicht. Der Vorstand wurde beauftragt, einen Termin festzusetzen an dem dieses „vorschriftsmässige“ Protestfahren angefangen werden soll. Der Termin ist auf den 15. Juni festgesetzt worden. Die Versammlung fordert einstimmig schnellste Einführung des polnischen Automobilgesetzes auch für Poln. Oberschlesien.

*

Es wird in Erinnerung gebracht, dass jedes Mitglied, das mehr wie drei Monate mit seinen Beiträgen rückständig ist, im Bedarfsfalle keinen Anspruch auf irgend welche Unterstützung von Seiten des Verbandes rechnen kann.

—::—

Bezirksrevision.

Am 9. April d. J. fand im Bezirkssekretariat des Zw. Zaw. Automob. eine Revision der Bezirkskasse statt. An der Revision beteiligten sich Revisoren der einzelnen Ortsgruppen aus dem Bezirk. Die Kasse wurde in Ordnung befunden und es wurden eine Reihe von Vorschlägen besprochen, um die Kontrolle für die Zukunft zu vereinfachen.

Ortsgruppe Rybnik.

Bei der stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Kollegen in den Vorstand gewählt. Kollege Węglorz I. Vorsitzender, als Vertreter Kollege Kołodziej; Schriftführer wurde der Kollege Dyrska, Kollege Russok als sein Vertreter und Kollege Stallmach als Kassierer. In die Revisionskommission wurden die Kollegen Polnik, Wojaczek und Kaczmarczyk gewählt. Als Delegierte für den Bezirksvorstand die Kollegen Wenglorz und Kołodziejczak.

Die Kollegen werden gebeten bei Adressen-Aenderung dieses dem Vorstand mitzuteilen.

Um das Zusammenarbeiten der Ortsgruppen mit der Redaktion unserer Fachzeitung sicher zu stellen wurden die Kollegen Waczławski und Dyrska als ständige Berichterstatter gewählt. Dieselben haben die Pflicht ausser der Uebermittlung von Nachrichten auch für die Werbung von Inseraten zu sorgen.

Ortsgruppe Bielsko.

Die Sitzungen des Vorstandes dieser Ortsgruppe finden bisher jeden Mittwoch abends 7 Uhr statt. In Zukunft werden dieselben während des Sommerhalbjahres jeden 1. und 15. eines jeden Monats stattfinden. Das Sitzungslokal befindet sich im Gebäude des Restaurants Nowak am Stadtberg. Die Mitglieder, welche irgend welche Beschwerden haben können dieselben dort vorbringen.

Der Koll Paweł Dawid, der ein langjähriges Mitglied unseres Verbandes ist, hat seinen Posten in Bielsko aufgegeben, da er nach Sosnowiec verzogen ist, um daselbst bei der Ford Vertretung die Leitung der Werkstätten zu übernehmen. Wir wünschen dem Kollegen auf seinem neuen Posten das Beste.

Ortsgruppe Cieszyn.

Von Seiten der Kollegen dieser Ortsgruppe wird darüber Klage geführt, dass die dortige Polizei die Kraftwagenführer sehr unterschiedlich behandelt. Herrenfahrer können tun und lassen was sie wollen, ohne befürchten zu müssen, dass ihnen deswegen etwas geschieht, wogegen ein Chauffeur für die geringste Uebertretung, die mitunter sehr problematisch ist, schnell in die Tasche greifen muss. In dieser Beziehung soll sich ganz besonders ein gewisser Posterunkowy Goląb hervortun, welcher es fertig gebracht haben soll, innerhalb eines Monats an die hundertfünfzig Strafmandate für die Chauffeure verursacht zu haben. Die meisten Strafen werden wegen Schnellfahren geschrieben. Interessant wäre es festzustellen wie dieser Beamte die Geschwindigkeit feststellt. Es wird sogar behauptet, dass er Strafmandate beantragt ohne das betreffende Auto gesehen zu haben.

Dagegen kann der Herr Sohn vom Direktor der dortigen Landwirtschaftsschule straflos herumfahren, ohne überhaupt welche Autopapiere bei sich zu führen. Und das soll schon seit über 2 Jahren der Fall sein.

Anm. d. Red. Das sind direkt unglaubliche skandalöse Zustände und wir bitten die vorgesetzten Behörden diese Sache genau nachprüfen zu wollen.

Ortsgruppe Żywiec.

Auf Betreiben des Bezirksvorstandes des Zw. Zaw. Automob. wurde in Zywiec eine strenge Kontrolle durchgeführt, um festzustellen, wieviel Personen ohne Fahrerlaubnis Wagen steuern. Es wurde nämlich zu wiederholten Malen bemerkt, dass dort

mehrere Wagen von Leuten gesteuert wurden, die dazu absolut keine Berechtigung hatten. Ganz besonders fiel ein gewisser Dr. Okuljar auf, der sogar auf Vorhaltungen die ihm ein Chauffeur darüber machte, denselben auf der Strasse tätlich angriff. Die Sache dürfte für den Herrn Doktor ein gerichtliches Nachspiel haben.

KRAKÓW.

Bei der dortigen Ortsgruppe wurde nach dem Beispiel anderer Ortsgruppen auch eine Genossenschaft gegründet, welche sich zuerst mit dem Betrieb von Autobuslinien befassen soll. Der Name der Genossenschaft lautet „Autobus".

TARNÓW.

Ende April d. Js. wurde in Tarnow eine allgemeine Versammlung der dortigen Chauffeure einberufen, um eine Ortsgruppe des Z.Z.A. zu gründen. Zu diesem Zweck erschienen drei Delegierte aus Kraków. Nach Anhören von mehreren Referaten, in denen auf die Notwendigkeit des Bestehens einer Organisation hingewiesen wurde, traten alle dem Związek Zawodowy Automobilistów, Centrale Warszawa bei.

PIOTRKÓW.

Auf der daselbst stattgefundenen Generalversammlung der dortigen Ortsgruppe wurde beschlossen den Beitrag um 1 zł. zu erhöhen, um den Rechtsschutz besser auszubauen. Vorsitzender wurde der Kollege Kuczborski Janusz.

POZNAŃ.

Auf der dortselbst stattgefundenen Mitgliederversammlung nahmen einen breiten Raum in der Diskussion die Annahmen von Chauffeuren durch die Firma „Autoruch", ein. Diese FFirma ist speziell wegen der Ausstellung gegründet worden, die in Posen stattfindet und hat eine grössere Anzahl von Autodroschken in Betrieb gesetzt. Die Lohnbedingungen sollen bei dieser Firma für die Chauffeure etwas besser sein, als wie auf anderen Automobildroschken. Es ist jedoch zu befürchten, dass nach Aufhören der Ausstellung diese Gesellschaft wieder eingehen wird. Bei dieser Gelegenheit wurde darauf hingewiesen, dass eine grosse Anzahl von Autodroschken, durch Chauffeure gesteuert wird, welche dazu nicht das Recht haben. Bekanntlich braucht man zum Führen einer Autodroschke einen besonderen Führerschein. Der Verband will Schritte unternehmen, um diese d. h. das Fahren ohne besondere Genehmigung für die Zukunft zu verhindern.

WARSZAWA.

Bei der in der dortigen Ortsgruppe des ZZA. stattgefundenen Generalversammlung, wurde der Vorstand neu gewählt. Es kamen eine ganze Anzahl neue Leute in Vorstand und es ist zu hoffen, dass der neugewählte Vorstand diese so wichtige Ortsgruppe wieder auf die alte Höhe zurückbringen wird.

Die Büros unseres Sekretarjats in Katowice sind von der ulica Marjacka nach der ulica Poprzeczna 14, II. Treppe verlegt worden worauf wir die Kollegen nochmals aufsmerksam machen.

Zw. Zaw. Automobilistów. Der Vorstand.

Krankenkasse Katowice.

Bei den vor kurzem stattgefundenen Wahlen wurde der Bezirksvorsitzende des Zw. Zaw. Autom. Koll. Adamczyk zum I. Vorsitzenden des Krankenkassenvorstandes für die Stadt Katowice gewählt. Es braucht nicht betont zu werden, wie wichtig derartige Institutionen für die Arbeitnehmer also auch für die Chauffeure sind.

Chaussierung.

Die von Siemianowitz nach Eichenau führende Chaussee wird etapenweise gepflastert. Der Verkehr wird durch Anlegung von Umfahrstellen aufrecht erhalten, dürfte aber für den Autoverkehr beschwerlich werden.

Uebernahme eines Restaurations und Gartenbetriebes durch die „Spółdzielnia Automobilistów".

Der Vorstand der „Spółdzielnia Automobilistów" in Katowice, welche sich bis jetzt mit dem Verkauf von Benzin, Oel usw. befasst hat, ist bestrebt den Tätigkeitsbereich dieser Genossenschaft noch weiter auszudehnen. Zu diesem Zwecke übernahm obengenannte Genossenschaft das auf der ul. Kościuszki, Ecke ul. Jordana gelegene Restaurant nebst Saal, Vereinszimmer und Garten, in Verwaltung. Damit wird für alle Chauffeure, und andere Gewerkschaftler ein Treffpunkt geschaffen, wo auch sämtliche Versammlungen und evt. Vergnügen abgehalten werden.

Die Kollegen werden gebeten, dieses neue Unternehmen möglichst weitgehend durch den Besuch oben erwähnten Lokales zu unterstützen.





Schaut ihn an — so sieht es aus!
Sprössling aus berühmten Haus,
Unnütz seinen Namen zu nennen,
Doch wohl jeder wird ihn kennen.
Lange Ohren, schnüffelt gern,
Unterwürfig dient dem Herrn.
Dumm geboren, arbeitswillig
Ueberschnappt, und schuftet billig.
Nörgelt, fasselt, hat 'nen Klaps,
Postenjäger, schimpft nach Noten
Auf die Bonzen, auf die Roten.
Denkfaul, knickerig, überspannt,
Scheut den Beitrag zum Verband.
Kocht ihm der Verband das Essenm,
Komtt er, um für zwei zu fressen.

Humor

Rekord.

„Ich habe mit meinem Wagen schon zehntausend Kilometer zurückgelegt", protzt Bremse, „und nur eine einzige Henne bis heute überfahren".

Ueberflügelt ihn ein Flieger:

„Ich habe schon dreissigtausend Kilometer mit meinem Flugzeug gemacht und noch keinen einzigen Adler bis heute totgeflogen."

*

Ueberfahren — nur gegen Kasse!

In einer der Hauptverkehrsstrassen in München fuhr ein Motorradfahrer einen Passanten an. Er bot dem Angefahrenen eistweilen zehn Mark als Entschädigung an, denn mehr hatte er augenblicklich nicht bei sich, und bat den Herrn um seine Adresse, um ihm in den nächsten Tagen einen grösseren Betrag zu überweisen. Der gute Mann aber gab ihm prompt zur Antwort: „Auf Teilzahlung lasse ich mich nicht überfahren!"

Guter Rat. Mit grosszügiger Verspätung lande ich nachts auf dem Westbahnhof in Wien. Weit und breit kein Gepäckauto zu erblicken. Nur einige gewöhnliche Kästen, Jahrgang 1908. Da trabt ein Fiaker heran. Er führt die behandschuhte Rechte, die den Peitschenstiel umklammert, grüssend an den Hutrand.

„Fahrn ma, Herr Baron!"

Ich bedeute ihm, dass ich grosses Gepäck habe. Der Fiaker wusste Rat.

„Mocht nix, Herr Baron! Steig'n S' nur ei', Herr Baron! Wiss' S' wos, Herr Baron? Für's Gepäck nehm' ma aa Auto!..."

* * *

„Herr Schmith Ihre Frau ist mit dem Auto und dem Chauffeur durchgebrannt".

„Was schreinse da so? Das Auto ist doch hoch versichert!"

*

„Lili, Dein Vater hat sich ja jetzt ein so schönes Auto gekauft!"

Ja ein sehr schönes sogar, ein ausgezeichneter Wagen, das sagt nämlich auch immer der Herr, der alle Tage herkommt und die Rechnung vorzeigt.

*

Ein Mann hatte ein Auto auf Ratenzahlung gekauft und ging die letzte Rate bezahlen.

Nun fragte der Verkäufer: „Wie läuft denn der Wagen jetzt?"

Oh! war die Antwort, das weiss ich leider nicht. Ich habe das Ding vor 2 Jahren verkauft.

* * *

Er weiss Bescheid. Ein Auto steht auf der Landstrasse. Ein zweites kommt herangefahren und hält :

„Ist irgend etwas mit Ihrem Wagen nicht in Ordnung?"

„Ja, leider. Können Sie mir mal Ihre Kurbel leihen?"

„Ausgeschlossen, so habe ich meine auch erst gekriegt."

Tausende von Zł. kann Dich im Bedarfsfalle der Rechtsschutz kosten. Der Zw. Zaw. Autom. stellt seinen Mitgliedern Sachverständige und fachgemässen Rechtsschutz. Zehn Jahre kannst Du Glück haben, jedoch komme nicht erst dann, wenn Du schon Hilfe brauchst.

Versammlungs-Kalender

des Związek Zawodowy Automobilistów, Okręg Śląski.

Ortsgruppe	Tag der Versammlung	Versammlungslokal	Zuschriften zu richten an:
Katowice	ersten Donnerstag nach dem 1. jeden Monats	Hotel Centralny ul. Dworcowa	Zw. Zaw. Automobilistów Sekretarjat Orkręgowy ulica Poprzeczna 14, II.
Król. Huta	Auf schrifl. Einladung	Restauracja róg ulica Katowicka – Stawowa Ertel	Jan Cmok, szofer Straż Pożarna, ul. Bytomska
Bielsko	ersten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Nowak, Wzgórze	Jan Surowka szofer, Biala ulica Haulcnowska 47
Tarn. Góry	ersten Mittwoch nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności	Karol Schroth, szofer ulica Krakowska 15
Rybnik	ersten Dienstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności	Karol Węglorz, szofer ulica Piaskowa 51
Cieszyń	zweiten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Fr. Piller ul. Celesty	Rudolf Zając, ul. Przykopa 34



J. KUTZIA, KATOWICE, ul. Wodna 7 Telefon nr. 633

Neuanfertigung von Personen- u. Lastwagenkühlern. Bezintanks und Motorhauben

Modernisierung ältester Autos — Reperatur von Kühlern aller Systeme

Aelteste Unternehmen dieser Branche am Platze

Sämtliche Ersatzteile für

CHEVROLET

ständig auf Lager bei

GENERALE-PNEU :-: KATOWICE, ulica Jana 6 Telefon 1-90

Die weltberühmten



Reifen ständig auf Lager

Vertretung:

Ofner & Doht

Katowice, Plebiscytowa 4

Telef. nr. 1782 i 2247

J. ŁABANOWICZ :-: KATOWICE, ULICA MARSZAŁKA PIŁSUDZKIEGO Nr. 46 TELEFON 2342 und 1333

Erste Schlesische Fabrik für AUTOKÜHLER und EMAILLE-SCHILDER

Neuherstellung aller Reparaturen von Auto-Kühler aller Systeme BENZINTANKS, MOTORHAUBEN, KOTFLÜGEL usw.

● VERSCHIEDENFARBIGE ENAILLE-SCHILDER HERVORRAGENDER AUSFÜHRUNG, BLECHDRUCKE usw. ●

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Al. Adamczyk, Katowice.

Drukiem „Gazety Robotniczej“ w Katowicach.